

кримінальної відповідальності. І.М. Тверда, досліджуючи питання про значення стану сп'яніння для кримінальної відповідальності, дійшла висновку, що особи, які вчинили злочини в стані сильного сп'яніння, не можуть бути визнані осудними, оскільки тут присутні і медичний, і юридичний критерії неосудності, тобто такі особи повинні звільнятися від кримінальної відповідальності [1].

Ми ж переконані, що при алкогольному сп'янінні зберігається здатність людини усвідомлювати свої дії, проте відмінну характеристику має патологічне сп'яніння, що належить до психічного розладу. Так як такий суб'єкт втрачає здатність керувати своїми діями, відповідно до висновку судово-психіатричної експертизи така особа може бути визнана судом неосудною.

Отже, проаналізувавши вищевикладені факти та наявну статистику, вважаємо, що криміналізація керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, є доцільною та відповідає сучасним потребам українського суспільства. В першу чергу, встановлення відповідальності за вказане діяння матиме превентивний характер.

Література

1. Твердая И.Н. Значение состояния опьянения для уголовной ответственности: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Москва, 1970. 24 с.

УДК 347.8(043.2)

Тичиніна А.С., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

Цивільна авіація як одна з основних складових єдиної транспортної системи вирішує завдання щодо організації міждержавних транспортних зв'язків, задоволення потреб населення в авіаційних перевезеннях як на території України, так і за її межами.

Слід зазначити, що в даний період через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в Україні розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. У порівнянні з 2000 роком у 8 разів скоротився об'єм авіаційних перевезень. У цей час зросла кількість

вітчизняних комерційних авіакомпаній, що конкурують між собою на ринку авіаційних послуг. Парк літаків цивільної авіації надзвичайно застарів, понад 80% пасажирських літаків експлуатуються більше ніж 10 років, їхній технічний рівень не відповідає сучасним стандартам. Навіть у провідних компаній на ринку авіаційних послуг відсутні необхідні фінанси для відновлення парку повітряних суден. Сьогодні основними проблемами розвитку авіаційної галузі України є зношеність основних фондів (60%), дефіцит кваліфікованих кадрів (57%), невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам (65%), відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій (30%), відсутність державної програми підтримки розвитку авіатранспортної та авіабудівної систем (60%), жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі (40%), недостатній рівень правової бази сертифікації експлуатантів, невизначеність умов діяльності та підвищений економічний ризик управління авіакомпаній (55%), недостатня модернізація парку повітряних суден (65%), велика кількість формальностей при міжнародних авіаперевезеннях (70%) [1].

Для досягнення розвитку авіації необхідно також удосконалити нормативно-правову та матеріально-технічну базу шляхом розробки законодавчих актів України і галузевих нормативних правових документів, що регламентують забезпечення авіаційної безпеки, приведення законодавчих та інших нормативних правових актів у відповідність із основними принципами розвитку системи забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації України з урахуванням стандартів і рекомендацій міжнародного світового співтовариства [2].

Доцільно виділити низку надзвичайно актуальних проблем у галузі забезпечення безпеки польотів у цивільній авіації, зокрема, недосконалість наявних тренажерів, що призводить до подорожчання підготовки, зниження навичок членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в складних метрологічних умовах і в аварійних ситуаціях. Також існує недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, в тому числі апаратурою виявлення вибухових речовин; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання, що ускладнює своєчасне прийняття рішень з метою запобігання авіаційних надзвичайних ситуацій. Необхідно вказати на застарілу лабораторну базу й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості, що забезпечують

відпрацьовування і вирішення технічних проблем забезпечення безпеки цивільної авіації, відсутність порядку фінансування витрат на утримання і розвиток служби пошукового й аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації; недостатнє фінансування робіт із забезпечення безпеки цивільної авіації і надійності авіаційної техніки [3].

Відзначаємо, що важливе значення має оснащення аеропортів і авіапідприємств сучасним високотехнологічним устаткуванням і технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, використання новітнього устаткування при огляді пасажирів, багажу, вантажів і пошти, у тому числі через використання коштів від аеропортових зборів.

Державне регулювання та політику в галузі безпеки польотів має бути спрямовано на розвиток державної системи безпеки польотів цивільної авіації, що передбачає підвищення ролі держави в дотриманні міжнародних стандартів безпеки польотів.

Література

1. Новикова М.В., Михальченко І.Г. Організаційно-економічний механізм глобалізаційних процесів в авіаційній галузі. *Зб. наук. пр.: Формування ринкових відносин в Україні*. 2008. Вип. 5 (84). С. 124-130.

2. Новикова М.В., Решетило О.С. Перспективи та пріоритети економічного розвитку авіаційної галузі України у контексті глобального конкурентного середовища. *Проблеми економіки та управління на авіаційному транспорті*: матеріали III Міжнародної наук.-практ. конф. Київ, 2008. С. 396-399.

3. Сокол І., Олейникова О. Цивільна авіація України: тенденції, перспективи, пріоритети. *Економіст*. 2007. № 5. С. 28-30.

УДК 343.346 (477)(043.2)

Тімуш Д.І., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

ПРАЦІВНИК ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ПОТЕРПІЛИЙ У СКЛАДІ ЗЛОЧИНУ «ПРИМУШУВАННЯ ПРАЦІВНИКА ТРАНСПОРТУ ДО НЕВИКОНАННЯ СВОЇХ СЛУЖБОВИХ ОБОВ'ЯЗКІВ» (СТ. 280 КК УКРАЇНИ)

Обов'язковим елементом юридичного складу кримінального правопорушення, яке передбачене у диспозиції ст. 280 КК України, є